

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2017 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций
(автомобильный транспорт)»

**Повышение экономической эффективности производственно-
хозяйственной деятельности предприятия
(на примере ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»)**

Пояснительная записка

Руководитель	_____	ст.препод.	К. А. Мухина
	подпись, дата		
Выпускник	_____		В.С. Новикова
	подпись, дата		
Нормоконтролер	_____		К. А. Мухина
	подпись, дата		

Красноярск 2017

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2017 г.

**ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме бакалаврской работы**

Студенту Новиковой Валерии Сергеевне

Группа УБ13-05

Направление подготовки: 38.03.01 «Экономика», профиль подготовки 38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций (автомобильный транспорт)»

Тема выпускной квалификационной работы: повышение экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия (на примере ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»)

Утверждена приказом по университету № 2839/С от «06» марта 2017.

Руководитель ВКР: К.А. Мухина, старший преподаватель кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Консультант: Ю.А. Хегай, канд. техн. наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Исходные данные для ВКР:

- нормативно-правовые, законодательные акты Российской Федерации, Красноярского края, регулирующие перевозки грузов;
- показатели, характеризующие работу подвижного состава предприятия на маршрутах по выполнению перевозок лесных грузов, работу грузового подвижного состава;
- производственно-экономические, финансовые показатели и сведения о работе предприятия, технико-эксплуатационные показатели работы парка автомобилей;
- первичная документация предприятия: бухгалтерский баланс и другие формы бухгалтерской отчетности.

Перечень разделов ВКР:

- анализ теоретических вопросов повышения экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий;

- характеристика объекта исследования и анализ показателей производственно-финансовой деятельности;

- повышение эффективности путем обновления парка подвижного состава, используемого при лесоперевозках.

Перечень презентационного материала: актуальность бакалаврской работы; цель и задачи бакалаврской работы; теоретические аспекты экономической эффективности; Доля транспортных работ в себестоимости продукции; влияние рационального ведения транспортного хозяйства на экономическую эффективность производственно-хозяйственную деятельность предприятия характеристика показателей работы предприятия; анализ деятельности предприятия; анализ деятельности транспортного цеха; характеристика подвижного состава; структура себестоимости транспортного цеха; технико-эксплуатационные показатели транспортного цеха; оптимизация автопарка; технологические карты; выбор способа приобретения техники; сравнение автолизинга и кредита; итоговые показатели изменения доли себестоимости в общей структуре себестоимости; изменение затрат транспортного цеха на объемы перевозок.

Руководитель ВКР

подпись

К.А. Мухина

Задание принял к исполнению

подпись

В.С.Новикова

« ____ » _____ 2017 г.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Повышение экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия (на примере ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»)» содержит 111 страниц текстового документа, 4 приложения, 82 использованных источников, 30 рисунков, 37 таблиц.

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ, ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ОПТИМИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ

Целью ВКР является повышение экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия ОАО «Лесосибирский ЛДК №1».

В дипломном проекте решены задачи обновления и унификации подвижного состава ОАО «Лесосибирский ЛДК №1», проанализированы подходы к повышению эффективности деятельности предприятий в целом, дана оценка производственно-финансовой деятельности ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»; дана оценка деятельности транспортного цеха предприятия.

В рамках бакалаврской работы было предложено мероприятие по оптимизации парка подвижного состава, используемого для перевозки леса с целью повышения экономической эффективности деятельности цеха и предприятия в целом. Достижение целей, поставленных Segezha group, повлекло за собой унификацию подвижного состава, увеличение объема перевозок на 334659 м³. Относительная экономия амортизационных отчислений имеет положительную тенденцию, так как было списано количество автомобилей большее, чем приобретенное количество. Размер капитальных вложений на единицу прироста продукции составляет 981,25 руб. Производительность труда увеличилась на 869,24 м³/чел.

СОДЕРЖАНИЕ

<u>ВВЕДЕНИЕ</u>	7
<u>1 Теоретические аспекты оценки экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности</u>	9
<u>1.1 Теоретическая сущность экономической эффективности</u>	9
<u>1.2 Система показателей оценки экономической эффективности производства</u>	18
<u>1.3 Влияние транспорта на экономическую эффективность производственно-хозяйственной деятельности</u>	31
<u>2 Техничко-экономическая характеристика предприятия</u>	38
<u>2.1 Общая характеристика предприятия</u>	38
<u>2.2 Оценка производственно-хозяйственной деятельности транспортного цеха</u>	49
<u>2.3 Оценка финансовой деятельности транспортного цеха</u>	50
<u>3 Разработка мероприятий по повышению экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия</u>	51
<u>3.1 Расчет производственной программы</u>	51
<u>3.2 Расчет инвестиционных вложений для реализации проекта</u>	51
<u>3.3 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий</u>	51
<u>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</u>	52
<u>СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ</u>	54
<u>ПРИЛОЖЕНИЕ А Организационная структура транспортного цеха</u> . Ошибка! Закладка не определена.	
<u>ПРИЛОЖЕНИЕ Б Себестоимость транспортного цеха за 2014 г.</u> Ошибка! Закладка не определена.	
<u>ПРИЛОЖЕНИЕ В Себестоимость транспортного цеха за 2015 г.</u> Ошибка! Закладка не определена.	
<u>ПРИЛОЖЕНИЕ Г Себестоимость транспортного цеха за 2016 г.</u> Ошибка! Закладка не определена.	

ВВЕДЕНИЕ

В условиях современной конкуренции, эффективность производства относится к числу ключевых категорий рыночной экономики, которая непосредственно связана с достижением цели развития как каждого предприятия в отдельности, так и общества в целом. Для оценки и измерения эффективности предприятия используется понятие экономической эффективности. Данное понятие характеризует результативность производственно-хозяйственной деятельности предприятия, которая определяется путем сопоставления полученных результатов и затрат, расходуемых на достижение этих результатов. Под результатами в экономике понимается итог использования или применения ресурсов. Результаты проявляются в различных формах: создание конкурентоспособного образца продукции, выручка от увеличивающегося объема производства, количество новых изделий. Они могут быть выражены в натуральных и стоимостных формах.

Повышение экономической эффективности означает:

- получить больший результат при одинаковых затратах ресурсов;
- получить одинаковый результат при меньших затратах ресурсов;
- достичь большего результата с меньшими затратами ресурсов.

Актуальность темы исследования заключается в том, что в условиях конкурентного рынка, предприятие не имеет возможности диктовать свои условия, в связи с чем, вынуждено выявлять внутренние резервы для успешной деятельности и развития.

Кроме того, вступление ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» в холдинг Segezha group требует необходимости соответствия стандартам путем

повышения экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности

Детальный анализ функционирования транспортной системы, формирования расходов и доходов, дает возможность выявить как перспективные, так и убыточные направления деятельности, пересмотреть деятельность транспортного хозяйства с целью ее совершенствования и выявления резервов для развития, как данного подразделения, так и предприятия в целом.

Предметом исследования бакалаврской работы является роль транспортного хозяйства в структуре себестоимости предприятия в целом, обеспечивающего снижение затрат, увеличение объема производства, тем самым повышая экономическую эффективность производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

В бакалаврской работе объектом исследования данной дипломной работы является предприятие – ОАО «Лесосибирский ЛДК №1».

Целью выпускной квалификационной работы является «Повышение экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности на ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»».

Для реализации данной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- оценить эффективность производственно-хозяйственной деятельности транспортного цеха ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»;
- проанализировать теоретические аспекты к оценке производственно-хозяйственной деятельности предприятия;
- рассмотреть варианты повышения экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия;
- разработать мероприятия для ОАО «Лесосибирский ЛДК №1», способствующие достижению показателей работы предприятия в составе Segezha group;
- выявить экономическую эффективность предложенных мероприятий.

1 Теоретические аспекты оценки экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности

1.1 Теоретическая сущность экономической эффективности

Высокая экономическая эффективность производства является необходимой и решающей предпосылкой систематического расширенного воспроизводства.

Для конкретизации определения необходимо разобрать на составляющие понятие экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

Поскольку экономика – это, прежде всего, наука об эффективном использовании имеющихся у экономических систем ресурсов и об эффективности, категория эффективность подлежит обязательному тщательному осмыслению и изучению.

Классическое определение экономической эффективности капиталистического производства дал К. Маркс. Он писал: «...чтобы при минимуме авансированного капитала производить максимум прибавочной стоимости или прибавочного продукта» К. Маркс также связывал экономическую эффективность с законом экономии рабочего времени [1].

Развитие теории экономической эффективности нашло отражение у многих авторов в разные эпохи. Различные подходы к пониманию сущности экономической эффективности представлены в таблице 1.1 [2].

Таблица 1.1 – Теории экономической эффективности производства

Период	Автор теории	Сущность теории	Применимость к экономической эффективности транспортного хозяйства
40-е	Струмилина С.Г.	Соотношение между результатами производственно-хозяйственной деятельности	Возможно отнесение концепции к

		и затратами труда, результативность производства. Абсолютная эффективность производства, сформулированная ученым, определяется как «отношение стоимости продукции на единицу совокупного труда».	транспортному хозяйству, при условии, что будет определяться стоимость услуг, а не продукции
--	--	--	--

Окончание таблицы 1.1

Период	Автор теории	Сущность теории	Применимость к экономической эффективности транспортного хозяйства
50–60-е	Ф.П. Вааг, И.С. Малышев, В.А. Соболев	Применение концепции цены к вопросам эффективности. Предложенная концепция, которая состояла в подходе к ценообразованию, расчет эффективности капитальных вложений, рентабельности, определению эффективности каждого мероприятия, с учетом цены производства, не получила дальнейшего развития.	Концепция малоприменима в отношении определения экономической эффективности транспортного хозяйства
	П.Г. Бунин	Оценивая эффективность использования производственных мощностей, предлагается определять эффективность деятельности предприятия с учетом выполнения установленных планов выпуска продукции и себестоимости и утверждал, что стимулировать освоение новых мощностей без учета эффективности производимых затрат невозможно	Большая вероятность применимости теории для автотранспортного хозяйства
60–70-е	Абалкин Л.И.	Экономическая эффективность производства оценивается показателями прибыли и рентабельности. В процессе расчета эффективности производства, следует сравнивать произведенные затраты с полученными результатами. Эффективность производства повышается, если для обеспечения одинаковых результатов необходимо меньше затрат, или при одних и тех же затратах полученные результаты выше. Показатель экономической эффективности позволяет понять, какой ценой предприятие получило эффект	Для оценки экономической эффективности транспортного цеха в составе предприятия практически не подходит, так как оценивается показателем прибыли
70-90-е	К.Макконелл, С.Брю	Эффективность она характеризует связь между количеством единиц редких ресурсов, которые применяются в процессе производства и получаемым в результате количеством какого-либо потребного продукта.	Возможно отнесение концепции к транспортному хозяйству, при условии, что будет определяться стоимость услуг, а не продукции
Современная экономическая наука		Приложение экономической теории к практике направлено на увеличение финансовых показателей оценки эффективности при некотором сокращении использования технико-эксплуатационных показателей. Это, прежде всего, вызвано усилением финансовых взаимосвязей с государственными структурами и другими предприятиями, а также финансовой независимостью и самостоятельностью хозяйствующих субъектов, усилением влияния успешной производственной деятельности на	Большая вероятность применимости теории для автотранспортного хозяйства

		финансовую устойчивость предприятий.	
--	--	--------------------------------------	--

Анализируя таблицу 1.1, можно сделать вывод о том, что в трудах каждого из авторов прослеживается зависимость между результатом деятельности, по-другому, эффектом и затратам на достижение этого результата. При рассмотрении понятия экономической эффективности производства необходимо учитывать, что эффект и эффективность - понятия не тождественные.

В переводе с латинского эффективный – дающий результат, действенный, производительный, в общем представлении показывает процессы, явления, развитые системы.

Экономический эффект – это экономическая категория, характеризующая абсолютный результат деятельности [3]. Другими словами, эффект – это результат, полученный в ходе реализации процесса или выполнения операции, который может быть или положительным, или отрицательным. При своей значимости экономический эффект не показывает, ценой каких затрат он получен. Один и тот же эффект может быть получен разными способами и с разным уровнем использования ресурсов [4]. Следовательно необходимо сравнивать достигнутый эффект с теми понесенными затратами, то есть определить уровень эффективности [5].

Экономическая эффективность – отношение результата производства к затраченным ресурсам (расходов), т.е. полученного экономического эффекта к затратам на его достижение [6].

У большинства авторов экономическая эффективность как категория экономики является синонимом экономической эффективности

производства, так как рассматривается для конкретных предприятий или бизнеса в общем.

Мы дали определение понятию экономическая эффективность. Теперь необходимо понять, являются ли тождественными понятия экономической эффективности и эффективности производственно-хозяйственной деятельности, а также дать обобщающее определение экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности.

Под производственно-хозяйственной деятельностью предприятия понимается сложный и многосторонний процесс, охватывающий снабжение, производство, сбыт продукции, организацию производства, технологию, использование техники, трудовых и материальных ресурсов [7].

Эффективность производства – результативность производственно-хозяйственной деятельности, соотношение между результатами хозяйственной деятельности и затратами живого и овеществленного труда, ресурсами выражающими достигнутый уровень производительных сил и степень их использования. Обобщая вышеприведенные определения можно сформулировать понятие экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности.

Экономическая эффективность производственно-хозяйственной деятельности – это соотношение полученного результата деятельности предприятия, охватывающего снабжение, производство, сбыт продукции, организацию производства с одной стороны и затратами труда и средств производства с другой.

Взаимосвязь основных понятий показана на рисунке 1.1.

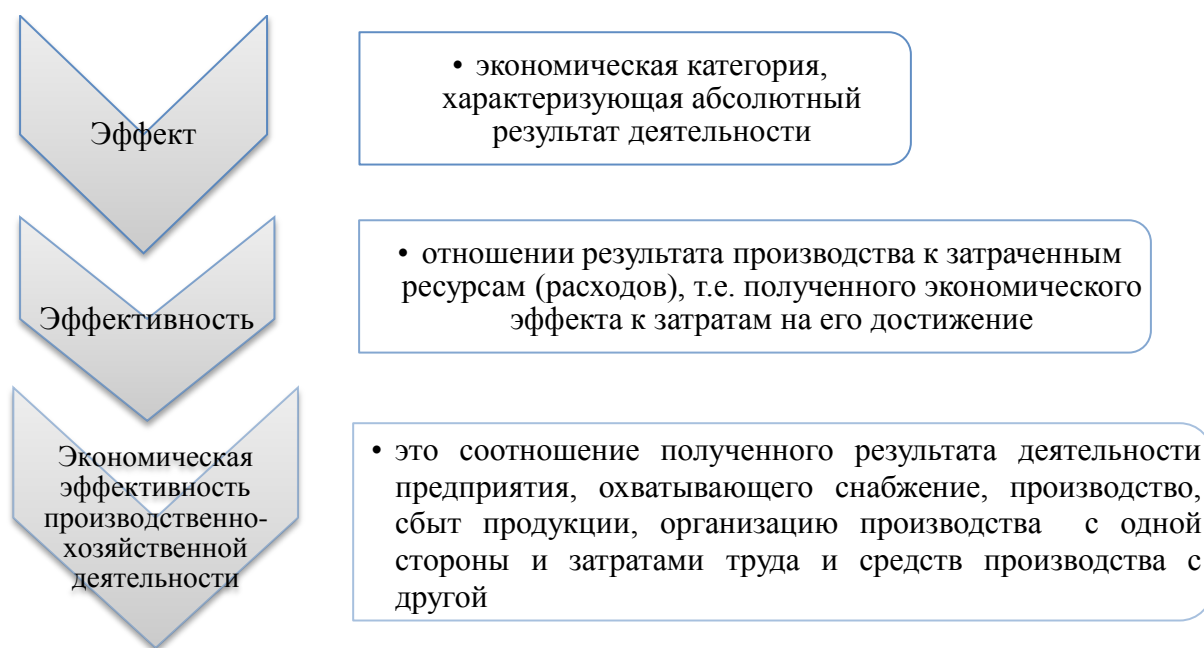


Рисунок 1.1. – Взаимосвязь основных понятий

При оценке эффективности необходимо различать критерий и показатели. Показатели экономической эффективности показывают, ценой каких затрат ресурсов достигается экономический эффект. Другими словами, с помощью них измеряется уровень эффективности. Однако, таких показателей большое количество, так как уровень эффективности складывается под воздействием n-ого числа факторов [8].

Из вышесказанного вытекает понятие критерия. Критерием является единственный показатель из всей совокупности показателей, который наиболее полно характеризует уровень эффективности, имеющий не только количественную, но и качественную определенность. При определении показателей экономической эффективности целесообразно классифицировать результаты и затраты. Под результатами в экономике понимается итоги использования ресурсов. Ресурсы предприятия включают в себя основные производственные фонды, в частности, подвижной состав, оборотные средства, персонал, необходимые для обеспечения процесса производства [9]. Показатели результата классифицируют на две группы:

- качественные – характеризуют конечный результат, который проявляется в повышении качества жизни граждан, характеризуют уровень материального благосостояния работников, обеспеченность жильем, национальный доход на душу населения и др.;

- количественные (объемные) – характеризуют внутренний валовой продукт, национальный доход, прибыль, товарную и реализованную продукцию.

Показатели результата для наглядности представлены на рисунке 1.2.

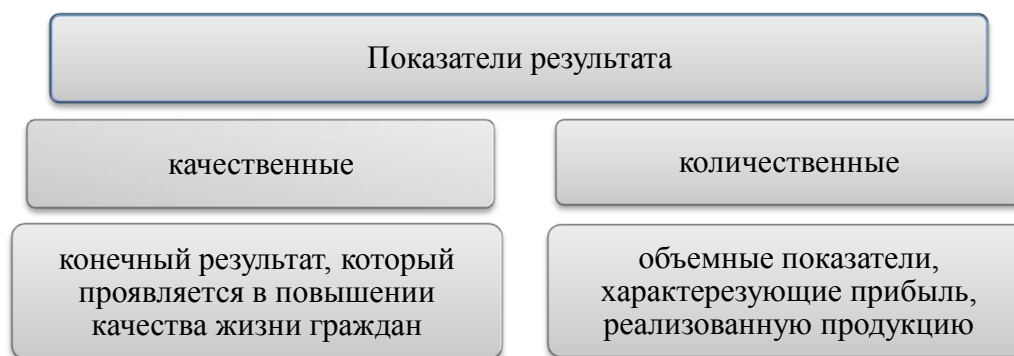


Рисунок 1.2 – Показатели результата

Затраты – это потребленная в процессе изготовления и реализации продукции, работ, услуг (далее ПРУ) часть ресурсов, образующая себестоимость ПРУ. Затратами являются начисленная и включенная в себестоимость продукции амортизация, заработная плата, стоимость материально-технических ресурсов, израсходованных в процессе изготовления и реализации продукции. Затраты классифицируются на единовременные и текущие затраты. Общая классификационная схема затрат представлена на рисунке 1.3.



Рисунок 1.3. – Общая классификационная схема затрат

Единовременные затраты – то затраты связанные с расширением и обновлением производства. Как правило, это крупные единовременные вложения средств капитального характера. Они реализуются единовременно, до начала ввода в эксплуатацию. Единовременные затраты подразделяются на предпроизводственные затраты и капитальные вложения.

Предпроизводственные затраты – средства, предназначенные для проведения комплексанаучно-исследовательских и проектно-конструкторских работ, связанных с разработкой мероприятия.

Капитальные вложения – затраты материальных, трудовых и денежных ресурсов, направленные на восстановление и прирост основных фондов.

Текущие затраты – это затраты непосредственно связанные с производством и реализацией продукции, образующие её себестоимость. Структура и величина текущих затрат совпадает со структурой и величиной себестоимости ПРУ.

По способу включения в себестоимость издержки делятся на прямые издержки и косвенные издержки.

Ряд затрат следует прямо отнести на конкретный вид предоставляемых транспортных услуг. Таким примером может послужить стоимость использованного топлива, начисленная зарплата водителям. Остальные издержки нет возможности напрямую отнести на какой-то конкретный вид предоставляемых транспортных услуг или выполняемых этим предприятием работ. Такие издержки являются косвенными и включаются в себестоимость услуг путем их распределения с применением разных методов, которые предусмотрены учетной политикой предприятия, организации, фирмы.

Классификация предполагает деление затрат на переменные и постоянные.

Переменные затраты изменяются прямо пропорционально объему выполненных им работ, оказанных услуг, а рассчитанные на единицу транспортных услуг представляют собой постоянную величину.

Постоянные затраты – это издержки, которые по своей сумме не изменяются при изменении количества оказанных транспортных услуг, хотя на единицу услуг они могут изменяться [10].

Ряд издержек могут являться одновременно и переменными и постоянными, их именуют полупеременными. Полупеременные затраты могут иметь в одно и тоже время признаки и переменных и постоянных компонентов. Данные издержки могут меняться от изменения объема производства, а часть остается фиксированной в течение всего отчетного периода организации, компании.

Так же издержки, затраты на содержание и эксплуатацию автотранспортных средств можно разделить, руководствуясь рядом признаков:

- по их роли в процессе производства: на производительные и непроизводительные затраты;
- по их отношению к отчетному периоду: на издержки отчетного периода и издержки будущего периода;

- по периоду их действия: издержки, которые действуют в течение одного производственного цикла, издержки, действие которых охватывает не один цикл [11].

Можно так же разделить затраты на планируемые и не планируемые, нормируемые и ненормируемые, включаемые в себестоимость транспортных услуг и не включаемые.

Соотношение между затратами и результатами деятельности организации является основополагающим объектом экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

Для наглядного понимания отношения элементов экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия представлены на рисунке 1.4.

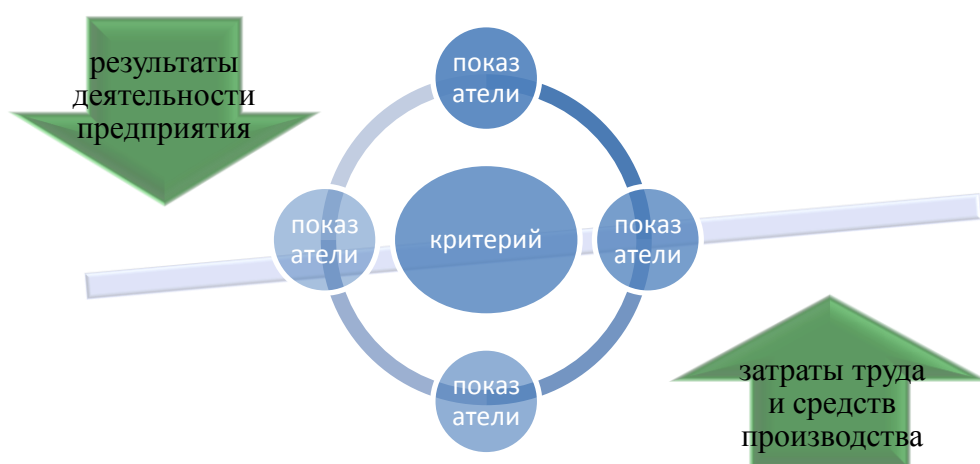


Рисунок 1.4. – Отношение элементов экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия

Рост эффективности означает, что эффект растет быстрее, чем затраты, и поэтому на единицу эффекта приходится меньше общественно необходимого труда. Между ресурсами (затратами) и экономическим эффектом (результатом) существует определенная связь.

Различают общую (абсолютную) и сравнительную (относительную) экономическую эффективность производства.

Общая (абсолютная) экономическая эффективность применяется для анализа и оценки общеэкономических результатов эффективности производства на различных уровнях экономики в динамике за определенный промежуток времени. Она характеризует величину экономического эффекта в сопоставлении с затратами и ресурсами.

Сравнительная (относительную) экономическую эффективность производства определяется в целях обоснования социально-экономических преимуществ некоторого решения производственно-хозяйственной задачи, отбора наиболее эффективного, оптимального варианта.

Повышение эффективности производства оказывает многостороннее, комплексное влияние на экономику предприятия, что увеличивает выживаемость предприятия в условиях конкурентной борьбы. Таким образом, решение проблемы повышения эффективности производства основано на детальном анализе результатов производственно-хозяйственной деятельности предприятия, выявлении и мобилизации всех имеющихся резервов. Эффективность является индикатором развития. Она же служит его важнейшим стимулом. В целях повышения эффективности деятельности разрабатываются конкретные мероприятия, способствующие процессу развития, и исключаются такие, которые ведут к регрессу. Эффективность, таким образом, всегда связана с практикой. Она служит целевым ориентиром управленческой деятельности, придает этой деятельности обоснованность, необходимость, оправданность и достаточность [12].

1.2 Система показателей оценки экономической эффективности производства

На сегодняшний день не существует четко определенной системы показателей, используемой при оценке экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

Не смотря на отсутствие системы, выделяют следующие методы определения экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия:

- по предприятию в целом;
- по отдельным хозяйственным процессам (производства, маркетинга, формирования и использования ресурсов, сбыта, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ);
- по управлению предприятием;
- по организации производства, труда и управления, инноваций (нововведений).

Большинство отечественных методик определения экономической эффективности предназначены для оценки эффекта в производстве: технико-экономического обоснования выбора наилучших вариантов создания и внедрения в производство новой техники; отражения показателей экономической эффективности в нормах, нормативах и планах развития предприятий; совершенствования ценообразования и стимулирования разработчиков. Поэтому все показатели эффективности производства базируются на оценке эффективности использования производственных ресурсов, к которым относятся основные и оборотные фонды, трудовые ресурсы, инвестиции [13].

Эффективность производственно-хозяйственной деятельности помимо эффективности производства включает в себя эффективность использования финансовых ресурсов предприятия. Отдельные методики оценки финансовых ресурсов в настоящее время имеются. Однако комплексные методы оценки эффективности функционирования, учитывающие синергический эффект взаимодействия производственной и финансовой деятельности предприятия, пока не разработаны.

При выборе методики проведения комплексной оценки экономической эффективности могут использоваться два подхода:

- первый основан на представлении результатов хозяйственной деятельности анализируемого предприятия в виде системы показателей;
- второй предполагает проведение оценки результатов хозяйственной деятельности одним сводным комплексным показателем.

Результатом исследования существующих подходов к оценке экономической эффективности деятельности предприятий является разработанная классификация экономической эффективности, включающая систему показателей для ее оценки.

Система показателей должна удовлетворять трем основным требованиям:

- полный охват объекта исследования показателями системы;
- взаимосвязь этих показателей;
- верификация (возможность проверки).

Так как качественная сторона производственного результата отражается критерием, а количественная – показателями эффективности, показатели экономической эффективности производства будут носить количественный характер и определяться исходя из данного факта.

Процесс измерения ожидаемого или достигнутого уровня эффективности деятельности предприятия методологически связан, прежде всего, с определением соответствующего критерия и формированием соответствующей системы показателей [14].

При определении общей экономической эффективности используется система показателей, которая включает в себя обобщающие и дифференциальные показатели [15].

Система показателей общей экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия представлены рисунке 1.5.

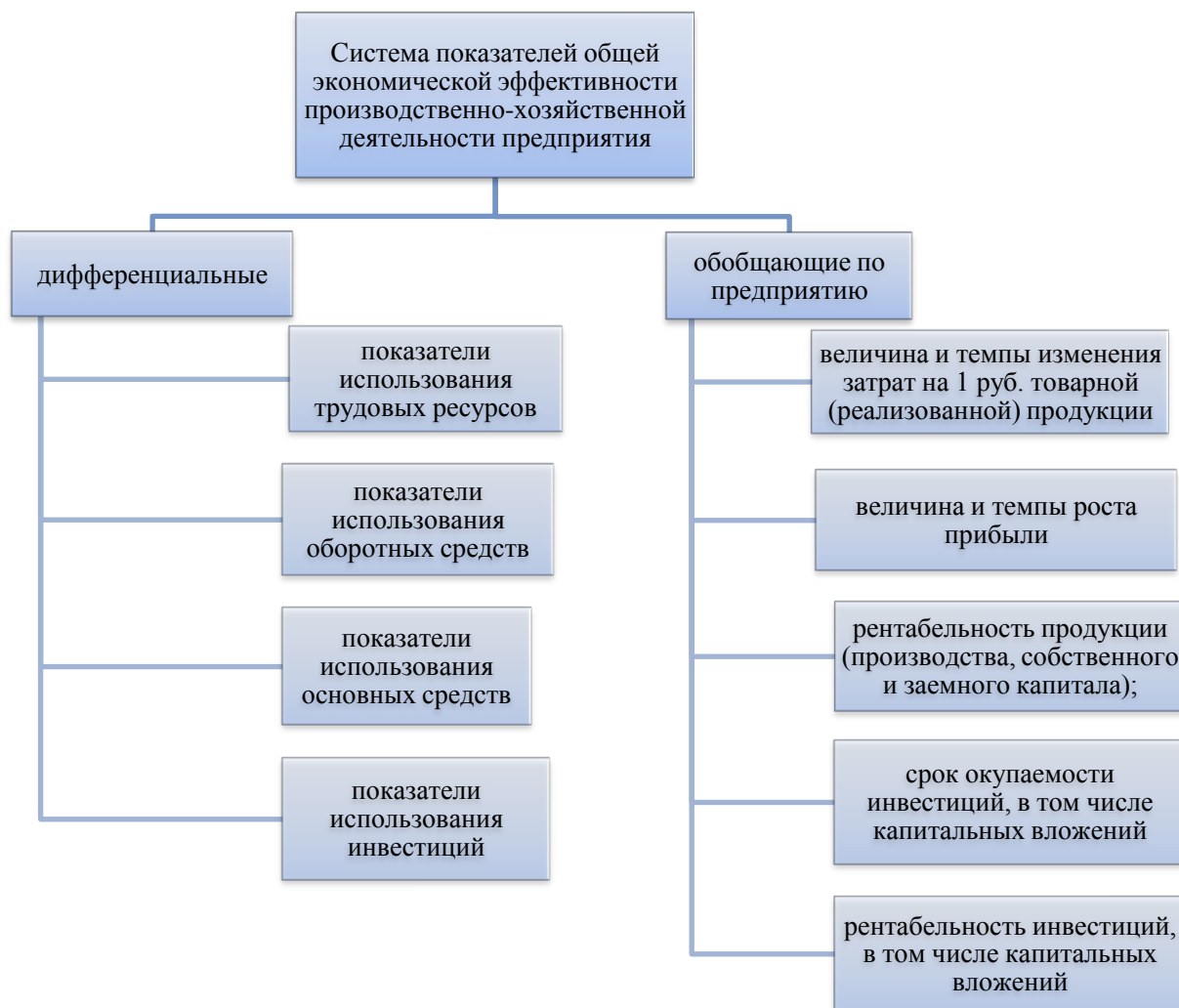


Рисунок 1.5. – Система показателей экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия

Кроме того различаются плановые и отчетные показатели эффективности. Вышеперечисленное затрудняет комплексную оценку эффективности хозяйственной деятельности предприятий и не позволяет осуществлять системный анализ различных сторон [16] .

Абсолютная (общая) экономическая эффективность характеризует общую величину отдачи, полученную на единицу использованных ресурсов или на единицу произведенных затрат.

Начнем рассматривать показатели общей экономической эффективности с дифференцированных показателей. Дифференцированные показатели общей экономической эффективности включают:

- показатели использования трудовых ресурсов;
- показатели использования основных средств;
- показатели использования оборотных средств;
- показатели использования инвестиций.

Для оценки эффективности в зарубежных фирмах обязательно определяется показатель уровня организации производства, его автоматизации и производительности, как отношение объема продаж к общему числу занятых, или выработка в расчете на 1 занятого. С помощью такого показателя можно сравнить уровень организации и автоматизации производства отдельных подразделений компании, сравнить данный показатель с другими фирмами данной отрасли и в различных странах.

При расчете дифференцированных показателей используют ресурсный и затратный методы. Наглядно различие в показателях при расчете двумя методами можно увидеть в таблице 1.2.

Таблица 1.2. – Показатели при расчете ресурсного и затратного методов

Методы Группа показателей	Ресурсный метод	Затратный метод
1. Трудовые ресурсы	трудоемкость продукции	зарплатоемкость
	трудоотдача	зарплатоотдача
	относительная экономия численности рабочих	относительная экономия фонда заработной платы
2. Основные средства	фондоемкость	амортизацияемкость
	фондоотдача	амортизацияотдача
	относительная экономия основных производственных средств	
3. Оборотные средства	коэффициент загрузки	материалоемкость
	коэффициент оборачиваемости	материалоотдача
	относительная экономия оборотных производственных средств	относительная экономия материальных затрат
4. Инвестиции	–	капиталоемкость
	–	капиталоотдача

На основе данных таблицы 1.2. приведем формулы для расчета основных показателей

Производительность труда (выработка) ПТ определяется по формуле (1.1):

$$ПТ = \frac{ТП}{Ч}, \quad (1.1)$$

где ПТ- производительность труда (выработка), руб./чел.;

ТП - объем выполненной продукции или выручка, руб.;

Ч - численность промышленно-производного персонала, чел.

Относительная экономия численности работающих ($\mathcal{E}_{ч.р.}$) определяется по формуле (1.2):

$$\mathcal{E}_{ч.р.} = Ч_{баз.} \cdot J_{вп.} - Ч_{отч}, \quad (1.2)$$

где $\mathcal{E}_{ч.р.}$ – относительная экономия численности работающих, чел.;

$Ч_{баз.}$, $Ч_{отч}$ – численность работающих соответственно в базовом и отчетном периодах, чел.;

$J_{вп.}$ – индекс выпуска продукции в планируемом или отчетном году по сравнению с базисным годом.

Эффективность использования основного капитала (основных фондов) определяется показателями фондоемкость, фондоотдача и относительная экономия основных производственных фондов.

Фондоемкость (Φ) показывает величину основных производственных фондов, приходящуюся на единицу продукции, произведенной в течение определенного календарного периода, и определяется по следующей формуле (1.3):

$$\Phi = \frac{ОФ}{ВП}, \quad (1.3)$$

где Φ – фондоемкость;

ОФ – стоимость основных производственных фондов, руб.;

ВП – объем реализованной продукции в стоимостном выражении, руб.

Фондоотдача (Ф_о) показывает величину результата производственно-хозяйственной деятельности, приходящуюся на один рубль стоимости основных производственных фондов, и определяется по формуле (1.4):

$$\Phi_o = \frac{ВП}{ОФ}, \quad (1.4)$$

где Ф_о – фондоотдача;

ОФ – то же, что в формуле (1.3);

ВП – то же, что в формуле (1.3).

Относительная экономия основных производственных фондов рассчитывается по формуле (1.5):

$$\mathcal{E}_{\text{о.п.ф.}} = ОФ_{\text{баз.}} \cdot J_{\text{вп.}} - ОФ_{\text{отч.}}, \quad (1.5)$$

где Э_{о.п.ф.} – относительная экономия основных производственных фондов;

ОФ_{баз.}, ОФ_{отч.} – стоимость основных производственных фондов соответственно в базовом и отчетном периодах, руб.;

J_{вп.} – темп роста объема чистой (товарной) продукции.

Для оценки эффективности использования оборотных средств используются показатели: оборотная фондоемкость (коэффициент загрузки оборотных средств), оборотная фондоотдача (коэффициент оборачиваемости оборотных средств) и относительная экономия оборотных средств.

Оборотная фондоемкость показывает величину оборотных средств, приходящуюся на единицу произведенной продукции, и определяется по формуле (1.6):

$$\text{ОбФе} = \frac{\text{ОбФ}}{\text{ВП}}, \quad (1.6)$$

где ОбФе – оборотная фондоемкость;

ОбФ – оборотные средства, руб.;

ВП – то же, что в формуле (1.3).

Оборотная фондоотдача (ОбФо) показывает величину результата, приходящуюся на один рубль оборотных средств, и рассчитывается по формуле (1.7):

$$\text{ОбФо} = \frac{\text{ВП}}{\text{ОбФ}}, \quad (1.7)$$

где ОбФо – оборотная фондоотдача;

ВП – то же, что в формуле (1.3);

ОбФ – то же, что в формуле (1.6).

Относительная экономия оборотных средств ($\text{Э}_{\text{об.ср.}}$) определяется по формуле (1.8):

$$\text{Э}_{\text{об.ср.}} = \text{ОбФ}_{\text{баз.}} \cdot J_{\text{вв.}} - \text{ОбФ}_{\text{отч.}}, \quad (1.8)$$

где $\text{Э}_{\text{об.ср.}}$ – относительная экономия оборотных средств;

$\text{ОбФ}_{\text{баз.}}$, $\text{ОбФ}_{\text{отч.}}$ – оборотные средства соответственно базового и отчетного периодов, руб.;

$J_{\text{вв.}}$ – то же, что в формуле (1.5).

При оценке эффективности амортизации используют следующие показатели: амортеемкость, амортоотдача, относительная экономия амортизационных отчислений.

Амортируемость (A_e) показывает величину амортизационных отчислений, приходящуюся на единицу произведенной продукции в течение определенного периода, и рассчитывается по формуле (1.9):

$$A_e = \frac{AO}{BP}, \quad (1.9)$$

где A_e – амортируемость;

AO – амортизационные отчисления от стоимости основных производственных фондов, начисленные в течение определенного календарного периода, руб.;

BP – то же, что в формуле (1.3).

Амортиоотдача (A_o) показывает величину результата, приходящуюся на один рубль амортизационных отчислений, начисленных в течение определенного календарного периода, она рассчитывается по формуле (1.10):

$$A_o = \frac{BP}{AO}, \quad (1.10)$$

где A_o – амортиоотдача;

AO – то же, что в формуле (1.9);

BP – то же, что в формуле (1.3).

Относительная экономия амортизационных отчислений (\mathcal{E}_{ao}) определяется по формуле (1.11):

$$\mathcal{E}_{ao} = AO_{баз.} \cdot J_{вв.} - AO_{отч.}, \quad (1.11)$$

где \mathcal{E}_{ao} – относительная экономия амортизационных отчислений;

$AO_{баз.}$, $AO_{отч.}$ – амортизационные отчисления соответственно базового и отчетного периодов, руб.;

$J_{вв.}$ – то же, что в формуле (1.5).

Для оценки эффективности материальных затрат используются показатели: материалоемкость, материалоотдача и относительная экономия материальных затрат. В процессе производства оборотные фонды потребляются и принимают форму материальных затрат.

Материалоемкость (M_e) показывает величину материальных затрат, приходящуюся на единицу произведенной продукции, и определяется по формуле (1.12):

$$M_e = \frac{MЗ}{ВП}, \quad (1.12)$$

где M_e – материалоемкость;

$MЗ$ – материальные затраты, руб.;

$ВП$ – то же, что в формуле (1.3).

Материалоотдача (M_o) показывает величину результата, приходящуюся на один рубль материальных затрат, и рассчитывается по формуле (1.13):

$$M_o = \frac{ВП}{MЗ}, \quad (1.13)$$

где M_o – материалоотдача;

$MЗ$ – то же, что в формуле (1.12);

$ВП$ – то же, что в формуле (1.3).

Относительная экономия материальных затрат ($\mathcal{E}_{мз.}$) рассчитывается по формуле (1.14):

$$\mathcal{E}_{мз.} = MЗ_{баз.} \cdot J_{вв.} - MЗ_{отч.}, \quad (1.14)$$

где $\mathcal{E}_{мз.}$ – относительная экономия материальных затрат;

$MZ_{\text{баз.}}$, $MZ_{\text{отч.}}$ – материальные затраты соответственно базового и отчетного периодов, руб.;

$J_{\text{вв.}}$ – то же, что в формуле (1.5).

Немаловажными в системе дифференцированных показателей являются показатели эффективности инвестиций (капитальных вложений в производство). Использование инвестиционных ресурсов выражается в величине единовременных затрат. Показателями, характеризующими эффективность их использования, являются следующие: капиталоемкость, капиталоотдача и относительная экономия инвестиций.

Капиталоемкость (K_e) показывает величину капитальных вложений (инвестиций), приходящуюся на единицу прироста объема произведенной продукции, и рассчитывается по формуле (1.15):

$$K_e = \frac{KB}{\Delta ВП}, \quad (1.15)$$

где K_e – капиталоемкость;

KB – капитальные вложения в производство, руб.;

$\Delta ВП$ – прирост выпуска продукции, обусловленный данными капитальными вложениями, в натуральных или стоимостных измерителях.

Капиталоотдача (K_o) показывает величину прироста, приходящуюся на единицу капитальных вложений, вызвавших этот прирост, и определяется по формуле (1.16):

$$K_o = \frac{\Delta ВП}{KB}, \quad (1.16)$$

где K_o – капиталоотдача;

KB – то же, что в формуле (1.15);

$\Delta ВП$ – то же, что в формуле (1.15).

Относительная экономия капитальных вложений (инвестиций) ($\mathcal{E}_{\text{кв.}}$) определяется по формуле (1.17):

$$\mathcal{E}_{\text{кв.}} = \text{КВ}_{\text{баз.}} \cdot J_{\text{вв.}} - \text{КВ}_{\text{отч.}}, \quad (1.17)$$

где $\mathcal{E}_{\text{кв.}}$ – относительная экономия капитальных вложений;

$\text{КВ}_{\text{баз.}}$, $\text{КВ}_{\text{отч.}}$ – капитальные вложения соответственно базового и отчетного периодов, руб.;

$J_{\text{вв.}}$ – то же, что в формуле (1.15).

При расчете эффективности инвестиций их величина сопоставляется не с полной величиной результата, а с его приростом, так как за счет реализации инвестиций обеспечивается ввод и прирост производственных фондов. Это в свою очередь дает прирост эффекта в идее прироста выпуска продукции.

Обобщающие показатели экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия представлены следующими показателями:

Конкретно по предприятию:

- величина и темпы роста прибыли;
- величина и темпы изменения затрат на 1 руб. товарной (реализованной) продукции;
- рентабельность продукции (производства, собственного и заемного капитала);
- рентабельность инвестиций, в том числе капитальных вложений;
- срок окупаемости инвестиций, в том числе капитальных вложений.

Рентабельность производства [17] (Р) отражает уровень доходности основных производственных фондов и нормируемой части оборотных средств и определяется (1.18):

$$P = \frac{\Pi}{\text{ОПФ} + \text{ОС}} \cdot 100\%, \quad (1.18)$$

где P – рентабельность производства;

Π – прибыль (чистая прибыль), руб.;

ОПФ – стоимость основных производственных фондов, руб.;

ОС – стоимость оборотных средств, руб.

Затраты на один рубль выпущенной продукции (Z) определяется (1.19):

$$Z = \frac{C}{\Pi}, \quad (1.19)$$

где Z – затраты на один рубль выпущенной продукции;

C – себестоимость выпущенной продукции, руб.;

Π – объем выпущенной продукции (как правило валовая или товарная продукция).

Рентабельность производственных фондов предприятия определяется по следующей формуле (1.20):

$$P_{\phi} = \frac{\Pi}{\text{ОФ} + \text{МС}} \cdot 100\%, \quad (1.20)$$

где P_{ϕ} – рентабельность основных фондов, %;

Π – сумма прибыли (валовой или чистой), руб.;

ОФ – средняя стоимость основных средств (фондов), руб.;

МС – средняя стоимость материальных оборотных средств, руб..

Рентабельность собственного (заемного) капитала определяется по формуле (1.21):

$$P_{\text{СК}} = \frac{\Pi_{\text{б}}}{K_{\text{с}}} \cdot 100\%, \quad (1.21)$$

где $P_{\text{СК}}$ – рентабельность собственного (заемного) капитала;

Π_6 – балансовая прибыль, руб.;

K_c – величина собственного капитала, руб.

Рентабельность инвестиций определяется по формуле (1.22):

$$P_{\text{и}} = \frac{\Delta\Pi_{\text{ч}}}{И} \cdot 100\%, \quad (1.22)$$

где $P_{\text{и}}$ – рентабельность инвестиций;

$\Delta\Pi_{\text{ч}}$ – годовой прирост чистой прибыли, полученной в результате реализации инвестиций;

$И$ – величина инвестиций, руб.

Рентабельность оборота (рентабельность продаж) определяется по формуле (1.23):

$$P_{\text{о}} = \frac{\Pi_{\text{рп}}}{РП} \cdot 100\%, \quad (1.23)$$

где $P_{\text{о}}$ – рентабельность оборота;

$\Pi_{\text{рп}}$ – прирост реализованной продукции

$РП$ – объем реализованной продукции за конкретный период.

Наряду с вышеперечисленными показателями к обобщающим показателям экономической эффективности

Анализируя вышеперечисленные показатели можно сделать вывод о том, что показатели эффективности работы транспортного хозяйства идентичны показателям для деятельности предприятия в целом.

1.3 Влияние транспорта на экономическую эффективность производственно-хозяйственной деятельности

Две предыдущие подглавы характеризуют сущность понятия экономическая эффективность производственно-хозяйственной деятельности

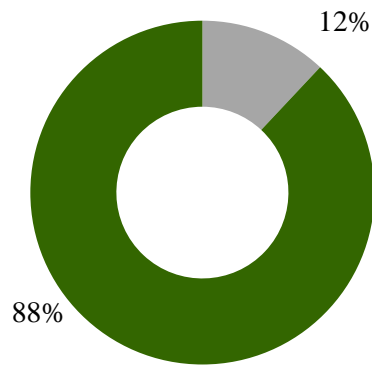
предприятия. Из вышесказанного следует, что для определения экономической эффективности необходимо знать затраты или, другими словами, ценность затрачиваемых ресурсов. Чем больше затраты предприятия, тем ниже экономическая эффективность и наоборот.

Процесс изготовления продукции на промышленных предприятиях сопровождается перемещением большого количества разнообразных грузов: сырья, материалов, полуфабрикатов, топлива, готовой продукции, отходов. Данный факт обуславливает значительные затраты на транспортные работы, которые составляют 10–30% косвенных расходов в себестоимости продукции, а численность работников транспортного хозяйства составляет около 12% общего числа рабочих. Доля транспортных работ в себестоимости продукции показана на рисунке 1.6.



Рисунок 1.6. – Доля транспортных работ в себестоимости продукции

Доля работников транспортного хозяйства в общем количестве рабочих представлена на рисунке 1.7.



■ работники транспортного хозяйства ■ остальные рабочие

Рисунок 1.7. – Доля работников транспортного хозяйства в общем количестве рабочих

Кроме того, доходы от деятельности транспорта в структуре общих доходов составляют значительную часть.

Рационализация, а также оптимизация транспортных, погрузочно-разгрузочных, тарно-упаковочных, экспедиционных и складских операций является основным резервом снижения издержек и экономии ресурсов [18]. А также оптимизация вышеперечисленных операций ведет к увеличению доходов предприятия в целом. т.е. увеличивается эффект, а следовательно и повышается эффективность.

Влияние рационального ведения транспортного хозяйства на экономическую эффективность производственно-хозяйственную деятельность предприятия показано на рисунке 1.8.



Рисунок 1.8. – Влияние рационального ведения транспортного хозяйства на экономическую эффективность предприятия

Как правило, в структуре промышленного предприятия существует транспортный цех, располагающий определенным парком подвижного состава, предназначенный для нескольких видов работ. А именно, межцеховые операции и магистральные операции.

Затраты на содержание и эксплуатацию транспортных средств перечисленных цеховую часть составляют текущие расходов организации. Такие расходы участвуют в формировании себестоимости продукции (работ, услуг) организации.

Все затраты, образующие себестоимость перевозок автомобильным транспортом, группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам затрат:

- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- материальные затраты (за вычетом стоимости возвратных отходов);
- амортизация ОС и НМА;
- прочие затраты [19].

Данные учета затрат используются для анализа хозяйственной деятельности предприятий и их подразделений, организации внутреннего хозяйственного расчета, правильного определения величины взимаемого с предприятий налога, а также для установления фактической эффективности проводимых организационно-технических мероприятий.

Особенность автотранспортного цеха ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» в том, что транспортные услуги оказываются подразделениям завода. В связи с этим цех не получает прибыли, не имеет самостоятельного баланса, результаты деятельности цеха относятся на общий баланс п. Эффективность деятельности автотранспортного цеха проявляется в эффективности использования выделенных для оказания услуг материалов и эффективности управления затратами.

Расходы на оплату труда включают в себя начисленную сумму зарплаты за выполненную работу, стоимость продукции, которая выдается работникам в порядке натуральной оплаты за произведенные работы; выплаты премий работникам за работу в размерах, выплат компенсирующего характера, связанных с режимом работы и условиями труда на предприятии и прочее.

Заработная плата водителей включает в себя не только оплату за отработанные часы по тарифной ставке, но и также за участие в ремонте техники, которая превышала стоимость 1 ч при выполнении транспортных услуг. Доля фонда заработной платы (ФЗП) данных водителей составляет значительную часть в общей себестоимости АТЦ. Отчисления на соц. нужды отражают обязательные отчисления по установленным законодательством нормам на социальные нужды от сумм зарплаты, в независимости от источников финансирования расходов на оплату труда [20].

Материальные затраты включают в себя стоимость всех материалов, которые расходуются при эксплуатации, ТО и ремонте подвижного состава транспортного предприятия, организации, фирмы. В издержки по данному элементу включают так же суммы погашения износа инструментов,

инвентаря, приборов и лабораторного оборудования, которые не относятся к основным средствам, а так же к амортизации автомобильных шин, стоимость специальной одежды и других малоценных предметов [21].

Одной из крупных статей расходов на транспорт являются горюче-смазочные материалы (далее – ГСМ). ГСМ приобретаются организациями либо по договору поставки со специализированными организациями, либо непосредственно на автозаправочной станции.

В статье «Автомобильное топливо» учитывают затраты на все существующие виды топлива, которое расходуется предприятиями для выполнения перевозок (бензин, дизельное топливо и другое), с установленными скидками и надбавками, включая транспортно-заготовительные расходы. В эту статью включают также стоимость доставки автомобильного топлива от нефтебазы до емкости автотранспортного предприятия соответствующая фактическому расходу топлива (в случае, когда это предприятие получает топливо не в талонах, а в натуре).

Нормирование расхода топлива осуществляется несколькими способами. Одним из наиболее распространенных является применение норм расхода топливно-смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденных Распоряжением Минтранса РФ от 14.03.2008 г. № АМ-23-р «О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» [22].

Топливные, энергетические ресурсы, которые были израсходованы сверх установленной нормы, в себестоимость предоставляемых транспортных услуг не включают.

Помимо этого, к материальным издержкам можно отнести так же затраты на оплату работ и услуг вспомогательных производств и сторонних организаций [23].

Цена материальных затрат формируется исходя из цен приобретенных и израсходованных материальных ценностей и расходов по их транспортировке, разгрузке, хранению и доставки посторонними

организациями. Не подлежит включению в материальные затраты НДС, который уплачивают при приобретении материальных ресурсов, которые используют в производственном процессе предприятия, организации, фирмы.

Из затрат на материальные ресурсы, включаемых в себестоимость перевозок, исключается и стоимость возвратных отходов, которые будут получены в процессе содержания и эксплуатации транспорта.

Расходы организации на ремонт основных средств вообще и автотранспорта, в частности, отражаются в бухгалтерском учете в зависимости от принятой организацией учетной политики. Возможны следующие варианты.

Расходы на ремонт резервируются. При образовании резерва в затраты на производство (расходы на продажу) включается сумма отчислений, исчисленная исходя из годовой сметной стоимости ремонта.

Затраты на ремонт автотранспорта отражаются на основании соответствующих первичных учетных документов по учету операций отпуска (расхода) материальных ценностей, начисления оплаты труда, задолженности поставщикам за выполненные работы по ремонту и других расходов. Снижение расходов на ремонт возможно за счет повышения коэффициента технической готовности (КТГ) и регулярное поддержание транспортных средств в исправном состоянии. Особенно стоит отметить необходимость проведения своевременного ТО и регулировки автомобильных двигателей, привлечение для этих целей квалифицированных рабочих. Организация работ ремонтной мастерской, водителей на линии, а также участие в решении кадровых вопросов позволили повысить КТГ.

Амортизация ОС и НМА включает в себя суммы амортизационных отчислений, исходя из балансовой стоимости ОПФ и НМА, которые принимают участие в производстве, и утвержденных норм, которые разработаны с учетом сроков их полезного использования. По этому элементу затрат отображаются амортизационные отчисления по

арендованным объектам и объектам лизинга в течение срока действия договора аренды [24].

Амортизация автотранспорта предоставляет организациям право выбора одного из четырех способов начисления амортизации в отношении каждой группы однородных объектов основных средств [25].

- линейный способ;
- способ уменьшаемого остатка;
- способ списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования;
- способ списания стоимости пропорционально объему продукции (работ).

В отношении транспортных средств, как правило, применяется последний способ начисления амортизации.

К прочим затратам можно отнести использование личного транспорта. Часто предприятие сталкивается с тем, что работники используют личный автомобиль в служебных целях. Если работник пользуется своим транспортом, то на работодателя возлагается обязанность выплачивать компенсацию за его использование. При этом размер возмещения расходов определяется письменным соглашением сторон. Следовательно, компенсация за использование личного транспорта работника выплачивается только работодателем, с которым работник заключил трудовой или коллективный договор [26].

Группировка издержек по калькуляционным статьям позволяет определить назначение расходов, установить влияние каждой статьи затрат на себестоимость транспортных услуг, тем самым наметить ведущие направления по снижению основных производственных издержек не только в целом по предприятию, но и по центрам ответственности (структурным подразделениям) [27]. Таким образом, сокращения расходов является основным источником увеличения прибыли автотранспортного предприятия.

2 Технико-экономическая характеристика предприятия ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»

2.1 Общая характеристика предприятия

Segezha Group – российский лесопромышленный холдинг с самой крупной вертикально-интегрированной структурой и полным циклом лесозаготовки и глубокой переработки древесины. Холдинг занимает 2 место в Европе по объемам производства коричневой мешочной бумаги, 3 место в мире по общему объему производства мешочной бумаги. В составе холдинга – российские и европейские предприятия лесной, деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной промышленности, а также предприятия по производству бумажной упаковки. Активы ГК «Сегежа» расположены в 13 странах. В составе холдинга – свыше пятидесяти предприятий в России и еще семи странах мира.

Приобретая активы ОАО «Лесосибирский ЛДК №1», «Segezha Group», как эффективный и рациональный собственник, нацелено помогать продуктивному развитию производства предприятия. Приобретать лесопильное предприятие без возможности дальнейшего развития было бы бессмысленно. Свободных лесных ресурсов на северо-западе мало, а в Сибири осталось только два региона, богатых хвойными лесами. Следовательно, необходимо инвестировать в повышение экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия ОАО «Лесосибирский ЛДК № 1».

В планах у «Segezha Group» на следующие годы строительство в регионе целлюлозно-бумажного комбината. «Segezha Group» предоставляет своим предприятиям кредит под 10% годовых. Направляемые инвестиции в ОАО «Лесосибирский ЛДК № 1» – это только начало инвестиционного пути. Основные финансовые показатели Segezha Group представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Основные финансовые показатели Segezha Group

Миллиарды рублей			
Показатели	2015	2016	Изменение
Выручка	33,0	43,0	30,5%
OIBDA	6,3	8,6	37,0%
Рентабельность по OIBDA	19,1%	20,1%	1,0 п.п.
Операционная прибыль	4,0	5,6	41,3%
Чистая прибыль	2,3	1,6	-30,5%
CAPEX	4,7	9,4	99,1%

Как показывает таблица 3.6, выручка Segezha Group в 2016 г. составляет 43 млрд.руб., а капитальные затраты составляют 21,9 % от выручки.

Основная часть затрат инвестиционных проектов в 2016 году они увеличились на 99,1% по сравнению с 2015 г. OIBDA – это аналитический показатель, означающий операционный доход до вычета амортизации основных средств и нематериальных активов. CAPEX – это основная часть затрат инвестиционных проектов.

Динамика инвестиций Segezha Group показана на рисунке 2.1.

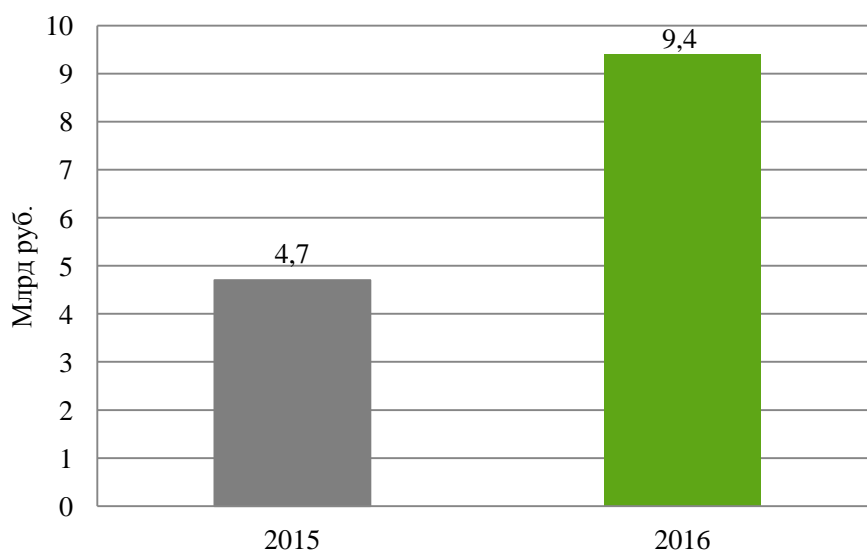


Рисунок 2.1 – Динамика инвестиций Segezha Group

Для полного обновления парка, в количестве 29 лесовозов с манипуляторами, закупаемыми по оптовой цене по 8 млн.руб. каждый, необходимы инвестиции в размере 232 млн.руб.

Доля инвестиционных вложений в обновление парка подвижного представлена на рисунке 2.2.

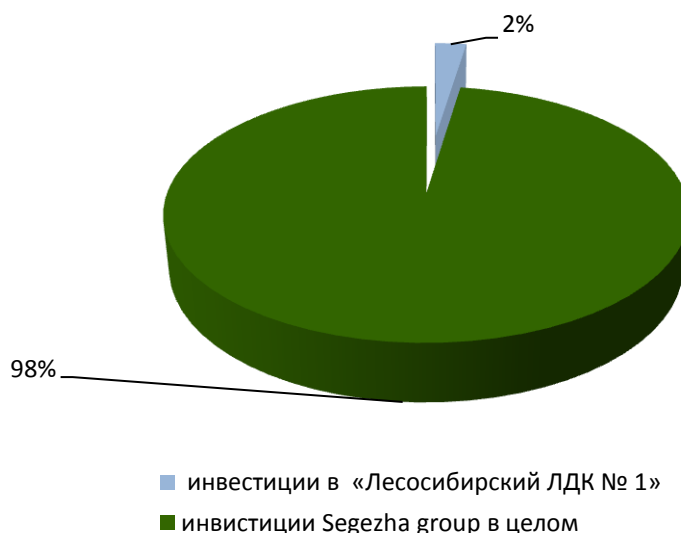


Рисунок 2.2 – Доля инвестиционных вложений в обновление парка подвижного

В число данных пятидесяти предприятий входит и предприятие ОАО «Лесосибирский ЛДК № 1».

ОАО «Лесосибирский ЛДК № 1» – это крупнейший комплекс переработки древесины. Он состоит из лесозаготовительных предприятий, лесопильного производства, производства по выпуску и отделке древесноволокнистых плит (далее ДВП), мебели из натурального дерева – массива ангарской сосны, а также по выработке тепловой энергии [28].

Открытое акционерное общество «Лесосибирский ЛДК № 1» зарегистрированное 30 ноября 1968 г. Предприятие расположено на территории г. Лесосибирска Красноярского края. Арендуемые предприятием лесные участки расположены в Енисейском, Богучанском Мотыгинском и Козинском районах Красноярского края.

На мировом рынке лесопродукции предприятие работает с 1969 года. Предприятие широко известно в Европе, Северной Африке, на Ближнем Востоке. Контрольный пакет ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» был приобретен Segezha Group в феврале 2016 года.

Хронология основных событий предприятия показана на рисунке 2.3.

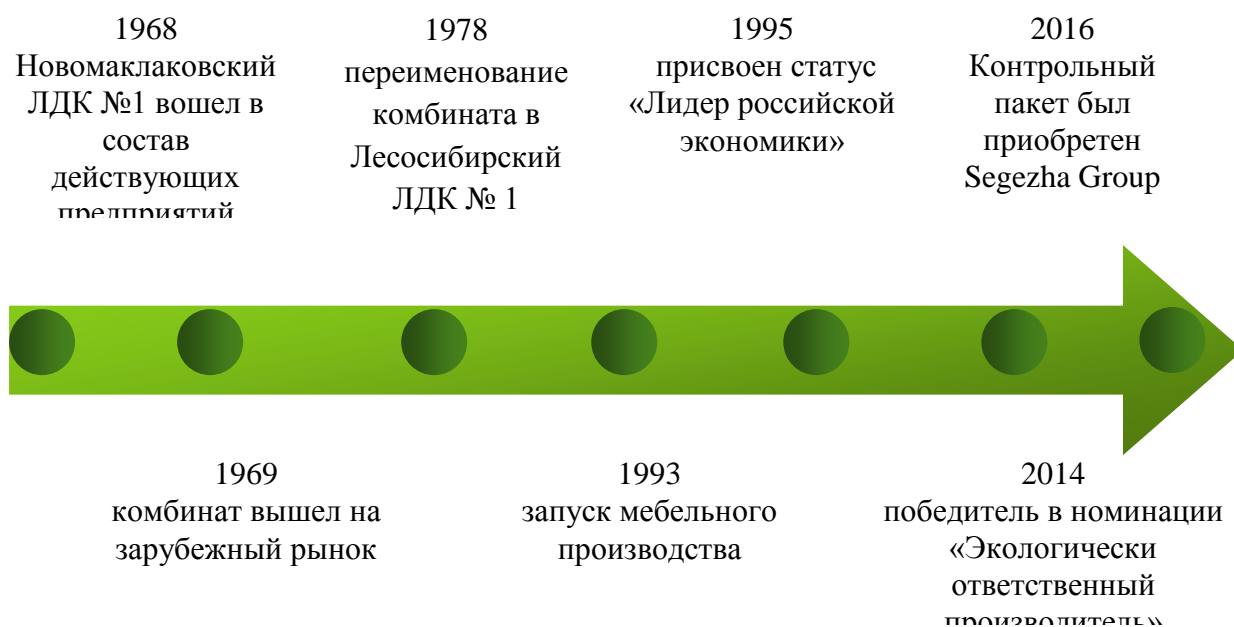


Рисунок 2.3 – Хронология основных событий предприятия

Основная общая цель создания ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» создания акционерного общества является приватизация государственного имущества, его дальнейшее использование для удовлетворения потребностей общества и получение прибыли в интересах акционеров.

ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» несет ответственность по своим обязательствам только в пределах своего имущества и не отвечает по имущественным обязательствам акционеров. Акционеры несут ответственность в пределах своего вклада.

В деловом мире ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» имеет репутацию надежного партнера и является постоянным поставщиком своего товара многим зарубежным фирмам Англии, Франции, Италии, Испании, Германии, Египта, Бельгии. В качестве новых потенциальных рынков сбыта для ОАО

«Лесосибирский ЛДК №1» являются Япония, Китай, Марокко, Тунис, Ирак, Иордания, Саудовская Аравия.

Доля внешнего рынка показана на рисунке 2.4.

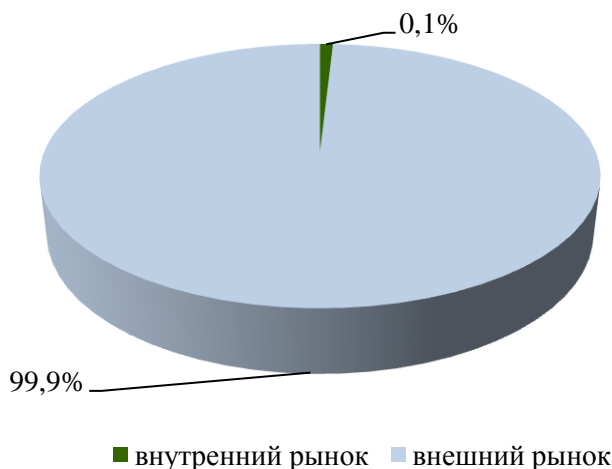


Рисунок 2.4 – Доля внешнего рынка

Как для внешнего, так и для внутреннего рынка ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» производит пиломатериалы из следующих пород древесины:

- сосна (около 70% всей выпускаемой продукции);
- лиственница (около 18% всей выпускаемой продукции);
- ель/пихта (около 12% всей выпускаемой продукции)

Годовой объем производства составляет 500 000 кубм пиломатериалов. Общая мощность комбината по сырью – 1,5 млн м3.

По качеству продукция подразделяется на следующие категории:

- ГОСТ 26002-83 (Пиломатериалы хвойных пород северной сортровки, поставляемые для экспорта.);
- ГОСТ 8486-86 (Пиломатериалы хвойных пород для внутреннего потребления).

У предприятия имеются сертификаты соответствия требованиям ГОСТ 4598-86 и санитарно-эпидемиологическое заключение. Предоставляется услуга по приобретению сертификата происхождения. Производственная деятельность предприятия осуществляется в четырех филиалах, а именно, в Ярцевском (Енисейский район), Шиверском (Богчанский район), Тагарском

(Кежемский район) и Мотыгинском. На территории филиалов используется как собственная лесозаготовительная техника, так и услуги подрядчиков, которые классифицируются как полные и не полные услуги. Кроме того, ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» осуществляет транспортировку леса собственным автопарком от отдельных подрядчиков, которые осуществляют свою деятельность на территориях Енисейского района, Богучанского и Кежемского районов. С Богучанского и Кежемского лес транспортируется по реке в сформированных плотках, затем, осуществляется погрузка на лесовозы и транспортировка до территории предприятия.

Наглядно схема распределения лесозаготовительной нагрузки показана на рисунке 2.5.

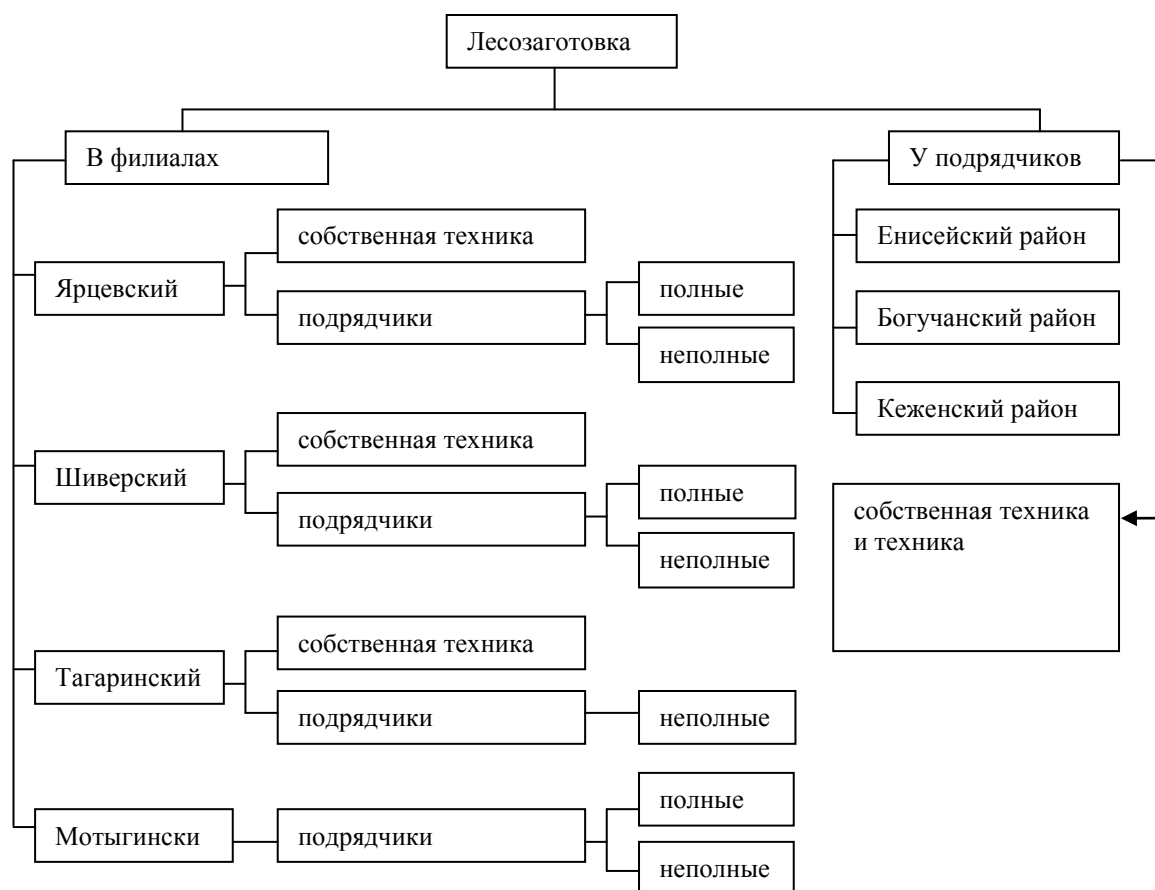


Рисунок 2.5 – Схема распределения лесозаготовительной нагрузки

Общая площадь арендуемых лесных территорий – 894 922 га. Деятельность предприятия определяется по трем основным направлениям

- лесопиление;
- плитное производство;
- производство мебели (с марта 1993 года составляет 2 %).

Кроме того, производимой продукцией являются панели древесноволокнистые. Отходы лесопиления являются исходным сырьем для производства ДВП. ДВП пользуется большим спросом, как на российском рынке, так и за рубежом. Древесноволокнистая плита, производимая на предприятии мокрым способом, является экологически чистым продуктом.

Помимо обычной древесноволокнистой плиты выпускаются ламинированные плиты. Ламинированную древесноволокнистую плиту получают путем нанесения бумажно-смоляных и синтетических пленок на двп горячим прессованием с использованием клея на основе карбамидоформальдегидных смол. Стратегической целью комбината является увеличение переработки отходов лесопиления. Сегодня объемы по производству ДВП и доведены на комбинате до 25 млн м² плиты в год.

Общая площадь арендуемых лесных территорий составляет 894 922 га, вся площадь включена в область действия сертификата лесоправления.

Наглядно экспорт пиломатериалов представлен на рисунке 2.6.

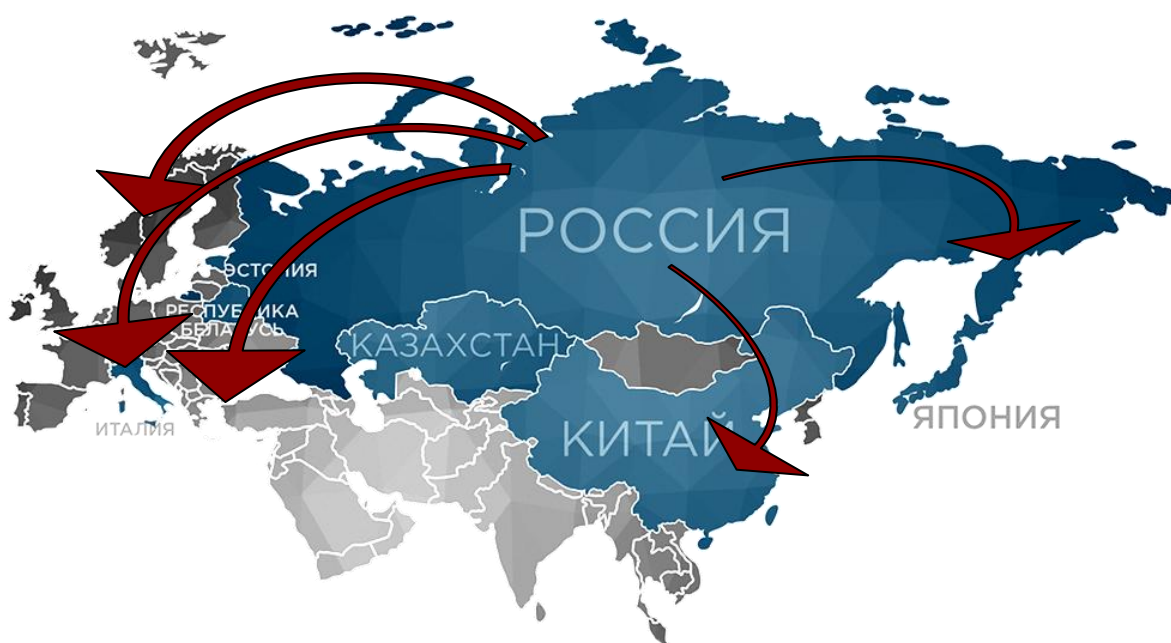


Рисунок 2.6 – Экспорт пиломатериалов

Технология лесосечных работ включает: подготовительные работы, валку леса, трелёвку леса, обрубку сучьев, очистку лесосек, штабелевку хлыстов.

После лесосечных работ производство подразделяется на основное производство и использование отходов производства (опилки) для производства энергии. Результаты основного производства транспортируются на экспорт, в основном, путем железной дороги или сплавом по реке. После заготовки в леспромхозах бревна свозят к Ангаре и Енисею, где из них формируются плоты, состоящие из шести-семи секций. Объем одного такого плота – от 7 до 11 тыс. м³.

Далее буксиром плоты тянут по воде до места выгрузки на территории предприятия. Буксировкой занимаются Енисейская сплавная контора и собственный флот комбината.

У территории комбината плоты встречают суда и катера, которыми плоты прижимают к берегу, расформировывают, распускают и подают в гавань. Собственных судов у предприятия восемь, два из них занимаются сбором обвязки и крепежа плотов, остальные встречают и распускают плоты и обеспечивают охрану плотов, которые стоят на рейде в ожидании выгрузки. Протяженность этой гавани около 800 м. Гавань поделена на четыре дворика, два из которых ведут на линии сортировки бревен № 1 и № 2.

Железная дорога, соединяющая Лесосибирск с Транссибирской магистралью – основной путь транспортировки готовой продукции и доставки сырья на новый лесопильный комплекс.

Схема работы ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» представлена на рисунке 2.7



Рисунок 2.7 – Схема работы ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»

Общая площадь арендуемых лесных территорий составляет 894 922 га, вся площадь включена в область действия сертификата лесопользования.

Арендуемые предприятием лесные участки расположены в Приангарье. В состав Приангарья входят наклонное Лено-Ангарское плато, Приангарское плато со средними высотами 350–500 м и Среднеангарский кряж, высота которого в трапповых массивах достигает 1022 м. Территория расчленена густой сетью рек – притоков Ангары. Большинство их течет в хорошо разработанных широких долинах с многочисленными террасами. Она имеет четкообразное строение: участки расширений чередуются с ущелистыми сужениями в районах выходов траппов.

Финансовое состояние ОАО «Лесосибирский ЛДК № 1» отражено в таблице 2.2

Таблица 2.2 – Финансовое состояние ОАО «Лесосибирский ЛДК № 1»

Тысячи рублей			
Наименование показателя	2014	2015	2016
Выручка	4552010	4945921	6626186
Валовая прибыль	1643354	1879951	2515141
Себестоимость продаж	2908656	3065970	4111045
Коммерческие расходы	817860	964822	1300913
Управленческие расходы	394749	431699	398808
Активы	6203050	7168619	6945750
Чистая прибыль (нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)), руб.	430745	300791	815420
Рентабельность собственного капитала, %	49,81	323,44	1129,91
Рентабельность активов, %	13,58	18,09	95,39
Рентабельность продукции (продаж), %	9	6	12
Коэффициент оборачиваемости активов (капиталоотдача)	0,71	0,61	0,95

Анализируя данные таблицы, можно сделать вывод о том, что общее финансовое положение предприятия имеет положительную тенденцию, возрастают все основные экономические показатели. Однако, в 2015 году наблюдалось снижение чистой прибыли за счет увеличения себестоимости. Но в 2016 году предприятие вышло на прибыль, но себестоимость продолжает увеличиваться. Наглядно зависимость между чистой прибылью и себестоимостью можно увидеть на рисунке 2.8.

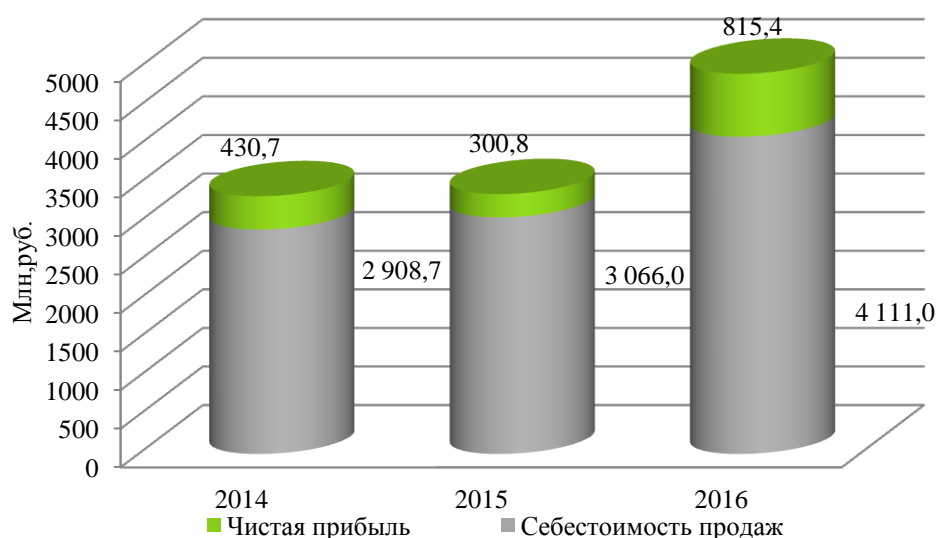


Рисунок 2.8 – Зависимость между чистой прибылью и себестоимостью

Резкое увеличение чистой прибыли связано с тем, что контрольный пакет акций ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» приобрело предприятие Segezha Group, кроме того предприятие вступило в международный холдинг.

Основные финансовые показатели предприятия представлены на рисунке 2.9.

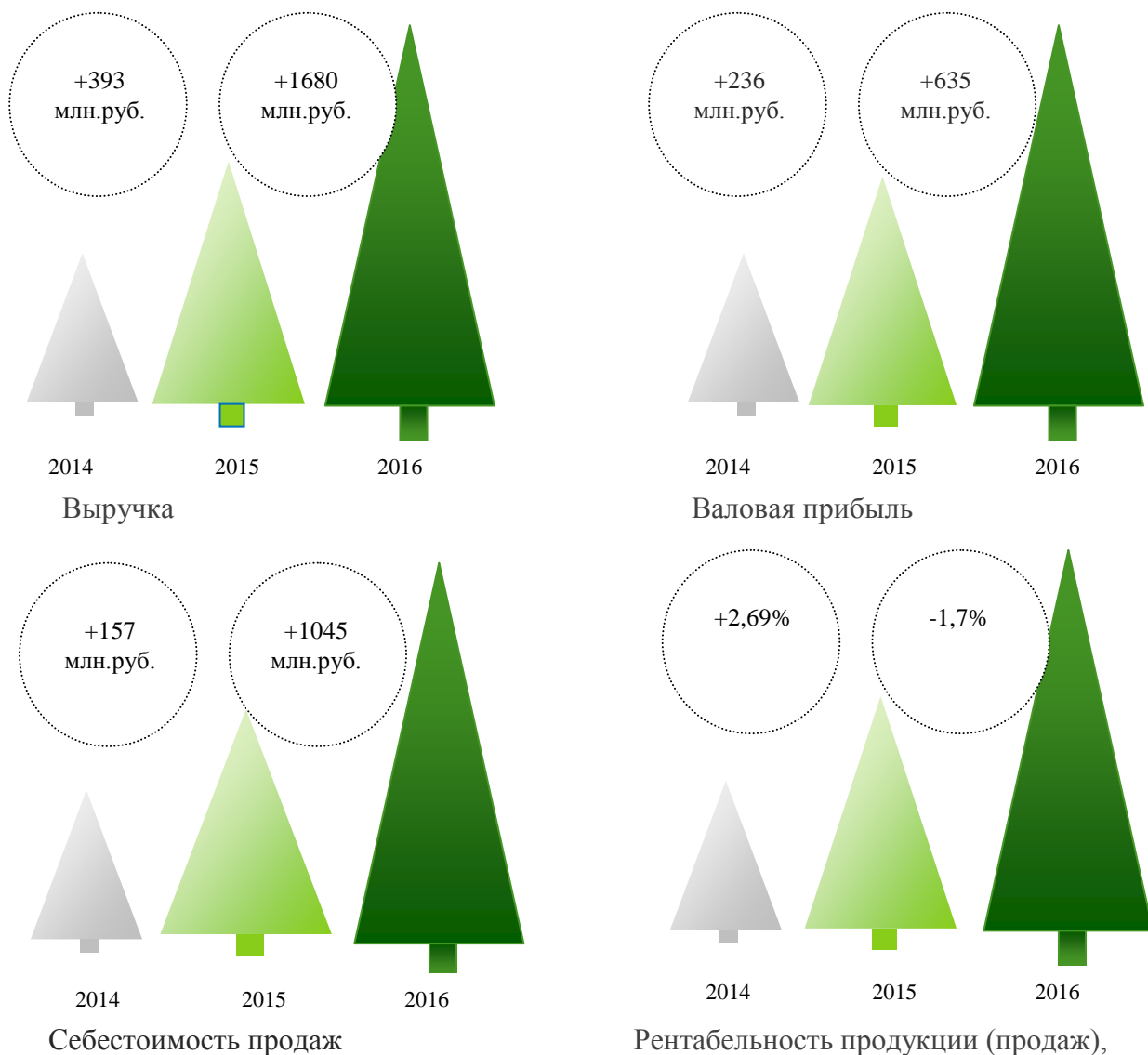


Рисунок 2.9 – Основные финансовые показатели предприятия

Анализ данных показал, что произошло увеличение выручки в 2016 г. по сравнению с 2015 г. на 1680 млн.руб., но при это произошло увеличение себестоимости на 1045 млн.руб., и снижение рентабельности 1,7% соответственно.

2.2 Оценка производственно-хозяйственной деятельности транспортного цеха ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»

Транспортный цех является одним из многочисленных цехов предприятия, находящихся на его территории. Транспортное управление является зависимым в финансовом плане подразделением ОАО «Лесосибирский ЛДК №1» и ведет собственный бухгалтерский и налоговый учет.

Как и у любого цеха предприятия у транспортного цеха существуют задачи для достижения основной цели, а также функции.

Задачи транспортного цеха предприятия определяются следующими:

- обеспечение своевременного и бесперебойного транспортного обслуживания основных и вспомогательных цехов и складских служб;
- создание условий для обеспечения ритмичности производства.

Функции транспортной службы предприятия:

- разработка нормативов, касающихся транспортной службы;
- планирование потребностей всех видов транспорта на основе расчетов грузопотоков и грузооборота;
- планирование ППР транспортных средств;
- планирование потребности приобретения запчастей;
- оперативное планирование и диспетчирование обеспечения предприятия всеми видами транспорта;
- обеспечение производственных процессов транспортными средствами;
- организация осмотров и ремонта транспортных средств;
- организация обслуживания транспортных средств (заправка ГСМ, мойка и т.д.);
- организация приобретения новых транспортных средств, их регистрации в государственных органах, получения лицензий на перевозку грузов и людей, списания и утилизации транспортных средств [29].

естве 20 единиц, является положительной тенденцией для предприятия. Данный транспорт соответствует современным стандартам, а также является наиболее производительной, так как вероятность возникновения неполадок в связи с износом и сроком эксплуатации намного меньше, по сравнению с техникой от 13 лет срока эксплуатации.

2.3 Оценка финансовой деятельности транспортного цеха ОАО «Лесосибирский ЛДК №1»

Достижение цели выпускной квалификационной работы предполагает также проведение анализа финансовых результатов деятельности транспортного цеха ОАО «Лесосибирский ЛДК №1». Это необходимо для того, чтобы на практике ознакомиться с процессом составления себестоимости услуг, расчета прибыли и рентабельности и сделать выводы по основным моментам управления затратами.

Основной задачей автотранспортного цеха является полное удовлетворение потребностей предприятия в автомобильных перевозках, рациональное использование подвижного состава, обеспечение безопасности и надлежащего качества перевозок и сокращение транспортных издержек в народном хозяйстве. Цех обязан систематически улучшать экономическую работу, искать дополнительные резервы для снижения себестоимости и повышение рентабельности деятельности предприятия в целом. Необходимо оценить имеющиеся показатели работы предприятия за несколько лет и выполнить факторный анализ. Информация о восстановительной стоимости, суммах накопленной амортизации основных средств в том числе транспортных средств позволит наглядно увидеть какую долю транспорт занимает в общей структуре основных средств. Динамика показателей стоимости основных средств приведена в таблице 2.11.

3 Разработка мероприятий по повышению экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия

3.1 Расчет производственной программы

Анализ данных, представленных во второй главе, показал, что наибольший удельный вес транспорта в общем количестве парка подвижного состава принадлежит автотранспорту, задействованному в основных технологических процессах таких, как транспортировка, погрузка и выгрузка леса. Под основными технологическими процессами подразумевается лесозаготовка. Во второй части ВКР было обозначено достижение определенного объема заготовок.

3.2 Расчет инвестиционных вложений для реализации проекта

Приобретение нового подвижного состава возможно тремя способами.

- приобретение в лизинг;
- приобретение за счет кредитных средств;
- приобретение за счет средств Segezha group.

3.3 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий

Следующим этапом является определение экономического эффекта от внедрения предложенных мероприятий для повышения экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности ОАО «Лесосибирский ЛДК №1».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целью бакалаврской работы была разработка мероприятий по повышению экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия на примере ОАО «Лесосибирский ЛДК №1», в частности, его автотранспортного цеха. Для достижения цели в работе были поставлены и решены следующие задачи:

- исследовать систему показателей повышения экономической эффективности;
- проанализировать производственно-хозяйственную и финансовую деятельность предприятия в целом и его АТЦ;
- разработать мероприятия по повышению эффективности работы АТЦ.

В первой части данной работы была разобрана теория повышения экономической эффективности производственно хозяйственной деятельности предприятия. Далее была разобрана последовательность понятий по нарастающей, от простого определения эффективности до определения термина экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности предприятия в целом. Представлены основные виды формул, используемые при расчете экономической эффективности деятельности предприятия. Кроме того, для лучшего понимания теории была рассмотрена калькуляция и классификация затрат именно на предприятиях автомобильного транспорта, разобраны нюансы отнесения тех или иных затрат на различные статьи себестоимости.

Вторая часть ВКР заключалась в анализе производственно-хозяйственной деятельности предприятия. Анализ данных показал, что произошло увеличение выручки в 2016 г. по сравнению с 2015 г. на 1680 млн.руб., но при этом произошло увеличение себестоимости на 1045 млн.руб. и снижение рентабельности 1,7% соответственно. Данные показатели характеризуются тем, что предприятие еще не полностью успело перейти на новые технологии работы, предлагаемые Segezha group. После анализа

деятельности предприятия, была приведена характеристика транспортного цеха. Приведенные значения показали, что транспортный цех содержит парк подвижного состава, предназначенный для трех видов деятельности: перевозки АУП и рабочих; перевозки леса; и внутризаводских перевозок. Классификация подвижного состава по срокам использования показала, что транспортные средства, используемые для перевозки леса, являются наиболее устаревшими и содержат большой процент техники со 100%-ым износом. Следующим этапом была оценка финансово-хозяйственной деятельности транспортного цеха, которая показала снижение объема перевозок круглого леса в 2016 г. по сравнению с 2015 г. на 330113 м³, производительности труда снизилась на 114 м.ч.чел.

В третьей части бакалаврской работы было предложено мероприятие по обновления парка подвижного состава, используемого для перевозки леса для повышения экономической эффективности деятельности предприятия.

Для приобретения 29 лесовозов с манипуляторами, общей стоимостью 232000000 руб. был выбран лизинг с переплатой в 96385475 руб. Обновление парка повлекло за собой изменения в структуре транспортного цеха: затраты по лизингу увеличились на 108152 тыс.руб.; Вследствие обновления парка, за счет увеличения объема перевозок на 334659 м³, сократилось среднее количество рейсов для каждого вида транспорта, используемого при перевозках леса и стало равно 3-ем. В перспективе по окончании выплат лизинговых платежей себестоимость транспортного цеха сократится, а следовательно снизятся затраты на один м³ на 99,28 руб., что в дальнейшем отразится на увеличении рентабельности предприятия. Относительная экономия амортизационных отчислений имеет положительную тенденцию, так как было списано количество автомобилей большее, чем приобретенное количество. Размер капитальных вложений на единицу прироста продукции составляет 981,25 руб. Производительность труда увеличилась на 869,24 м³/чел.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Аникина, Е.А. А67 Экономическая теория: учебник / Е.А. Аникина, Л.И. Гавриленко. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2014. – 413 с.
- 2 Оценка эффективности деятельности предприятий/ Под ред. М. П. Улицкого. – Москва : Транспорт, 2014. – 143 с.
- 3 Аверина, О.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник / О.И. Аверина, В.В. Давыдова, Н.И. Лушенкова. - М.: КноРус, 2012. - 432 с.
- 4 Экономика и финансы предприятия: учебник издание второе, переработанное и дополнено/ Под редакцией Т.С.Новашиной Авторский. - Москва: "Синергия", 2014. – 45с.
- 5 Гавриш, В.В. Экономика организации: учеб. пособие для студентов вузов / В.В. Гавриш, Е.Г. Григорьева; СИБ. федерал. ун-т. – Красноярск: ИПК СФУ, 2014. – 290 с.
- 6 Крейнина, М.Н. Финансовое состояние предприятия. Методы оценки: Учебник – М.: ИКЦ «ДНС», 2011.-224 с.
- 7 Шибина, М.А. Оценка эффективности деятельности предприятия [Электронный ресурс] / М.А. Шибина, Н.И. Морозко // Наукоеведение. – 2015. – № 2. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/118EVN215.pdf>
- 8 Нардин, Д.С. Особенности оценки экономической эффективности предпринимательской деятельности / Д.С. Нардин // Молодой ученый. – 2009. – № 7. – С. 95–98. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. – М.: ИНФРА-М, 2014.- 288с.
- 9 Паштова, Л.Г. Экономика фирмы: теория и практика : учебное пособие для вузов / Л.Г. Паштова. – Ростов н/Д : Феникс, 2011. – 269 с.
- 10 Кондратьева, М. Н. Экономика предприятия : учебное пособие / М. Н. Кондратьева, Е. В. Баландина. – Ульяновск : УлГТУ, 2011. – 99 с.

11 Бачурин, А.А. Анализ производственно хозяйственной деятельности автотранспортных организаций / Под ред. З.И. Аксеновой. М.: Академия, 2014. -313с.

12 Вельможин, С.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление грузовыми автомобильными перевозками: Учебник для вузов. Волгоград: Волгогр. Гос. техн. Ун-т, 2011. -307с.

13 Раицкий, К.А. Экономика предприятия: Учебник – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К0», 2011. –112 с.

14 Гизятова, А.Ш. Место экономического анализа в деятельности организаций как самостоятельного направления в системе экономических наук // Экономический анализ: теория и практика. – 2013. - № 18. – С. 70

15 Керимов, В. Э. Управленческий учет : учебник / В. Э. Керимов. – Москва : ИКЦ «Маркетинг», 2012. – 268 с.

16. Басовский, Л.Е. Экономическая теория.- М.: ИНФРА- М. - 2013.

17. Кондратьева, М. Н. Экономика предприятия : учебное пособие / М. Н. Кондратьева, Е. В. Баландина. – Ульяновск : УлГТУ, 2011. – 125 с.

18. Ковалев, В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник для вузов / В. В. Ковалев, О. Н. Волкова. - М.: Проспект, 2013.– 424с

19. Попков, С.П., Долгов К.П., Экономика и организация запасов: Учебное пособие. СПб.: Питер, 2013.-490 с.

20. Логистические транспортно-грузовые системы: учебник / Под ред. В.М. Николашина. М.: Академия, 2013.-302с.

21. Вельможин, С.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление грузовыми автомобильными перевозками: Учебник для вузов. Волгоград: Волгогр. Гос. техн. Ун-т, 2011. 307с.

22. Распоряжение Минтранса РФ от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р «О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» [Электронный ресурс]: ГАРАНТ.РУ.- режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12059439/#ixzz4ciZFAK98>

23. Спирин, И.Ю. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. – 6-е изд., стер. М.: Издательский центр «Академия», 2011. 400с.
24. Сербиновский, Б.Ю. Экономика предприятия автомобильного транспорта. М.: Издательский дом «МарТ» 2013.
25. Приказ Минфина РФ от 30 марта 2001 г. N 26н"Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" ПБУ 6/01"С изменениями и дополнениями от: 16 мая 2016 Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru/12122835/#ixzz4cieC6w4H>
26. Любушин, Н.П. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учебник. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 471 с.
27. Официальный сайт ОАО «ЛЕСОСИБИРСКИЙ ЛДК №1» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://ldk1.ru>
28. Притворов, Д.К. Транспортное хозяйство.-СПб.:2012.
29. Астафьева, Н.В., Баринов В.В. Статистическое управление логистическим процессом закупок в условиях реализации оптимальной программы поставок// Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2011. – Т. 4. – № 1. – С. 274-280
30. Бирюков, П.А., Кузьмина М.В. Оперативно-производственное планирование на лесопромышленном предприятии: Учеб. пособие. – Екатеринбург: Урал. гос. лесотех. ун-т., 2012. – 16 с.
31. Электронный сайт ООО «МеталлСам», г. Красноярск. Переработка автомобилей на металлолом. Режим доступа: http://metallsam.ru/Переработка_автомобилей_на_металлолом (дата обращения: 10.03.2017).
32. ГОСТ 2787-75 Металлы черные вторичные. – Москва: Стандартинформ, 2015. – 15 с.
33. Электронный сайт Linemedia FZC. Переработка автомобилей на металлолом. Режим доступа: <http://autolineeu.ru/sf/gruzoviklesovoz-MAN-TGS-33-540-BL-6x6-Euro-5-PENZ-10Z-R-16112214471323034800.html>

34. Онлайн-калькулятор полиса ОСАГО 2017 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://экзамен-пдд-онлайн.рф/инфо/калькулятор-осаго/>.
35. Расчет полиса КАСКО [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://kaskometr.ru/kalkulyator_kasko
36. Калькулятор транспортного налога 2017 <http://экзамен-пдд-онлайн.рф/инфо/калькулятор-транспортного-налога/>.
37. Травкина Н.А. Экономическая оправданность затрат / Н.А. Травкина // Аудиторские ведомости. – 2015. – №8. – С.10
38. Генкин, Б. М. Основания экономической теории и методы организации эффективной работы: моногр. / Б.М. Генкин. - М.: Норма, 2015. - 448 с
39. Лукашев, В. И. Научно-технический прогресс и экономическая эффективность транспортного производства / В.И. Лукашев. - М.: Интекст, 2016. - 352 с.
40. Телушкина, Е. К. Организационно-экономические методы повышения эффективности функционирования транспортно-технологического комплекса: анд. экон. наук : 08.00.05 / Телушкина Елена Константиновна. – Москва, 2013 – 171 с
41. Трубочкина, М. И. Управление затратами предприятия : учебное пособие для вузов / М. И. Трубочкина. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 319 с.
42. Сергеев, И. В. Экономика организации (предприятия) : учебное пособие для бакалавров / И. В. Сергеев, И. И. Веретенникова. – 5-е изд., исправ. и доп. – Москва : Юрайт, 2013. – 672 с.
43. Моляков, Д. С. Теория финансов предприятия : учебник / Д. С. Моляков. – Москва : Финансы и статистика. 2012. – 344 с
44. Керимов, В. Э. Управленческий учет: учебник / В. Э. Керимов. - Москва : ИКЦ «Маркетинг», 2012. – 269 с

45. Жемчугов, А.М. Эффективность деятельности предприятия / А.М. Жемчугов, М.К. Жемчугов // Российское предпринимательство. – 2010. - № 7 Вып. 2 (163). – С. 38

46. Положения по бухгалтерскому учету «Учет основных средств ПБУ 6/01» [Электронный ресурс]: Приказ Минфина РФ от 30 марта 2001 г. N 26 «Об утверждении с изменениями и дополнениями от: 16 мая 2016»// Система «ГАРАНТ». - Режим доступа: <http://base.garant.ru/12122835/#ixzz4cieC6w4H>

47. Пармендер, Д.И. Ключевые показатели эффективности. Разработка, внедрение и применение решающих показателей: пер. с англ. / Д. Пармендер. – М.: Олимп-бизнес, 2014. – 258 с.

48. Грибов, В.Д. Экономика предприятия: учебник: практикум / В. Д. Грибов, В. П. Грузинов. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 444 с.

49. Экономика предприятия: Учебник. Ред. Н.А. Сафронов. – М.: Юристъ, 2013 г. – 583 с.

50. Сулименко, Н.И. Финансы предприятий: Учебник. – Белгород: Кооперативное образование, 2012. – 144 с.

51. Чернышева, Ю.Г. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: Учебник – Ростов-на-Дону: «Феникс», 2013. – 294 с.

52. Дорофеев, А.Н. Эффективное управление автоперевозками (Fleet Management): монография / А.Н. Дорофеев. – Москва: Дашков и К, 2012. – 193 с.

53. Нифаева, О.В. Методика оценки влияния эффективности использования основных производственных фондов на финансовые результаты деятельности предприятия / Нифаева О.В. // Финансовый менеджмент, 2011.

54. Астринский, Д. Экономический анализ финансового положения предприятия/ Д. Астринский // Экономист. - 2011. - №12. - С.34-39.;

55. Ильин, А.И. Экономика предприятия: учеб. пособие / А.И. Ильин [и др.]. / под общ. ред. А.И. Ильина. 4-е изд., испр. - М.: Новое знание, 2013.

56. Крум, Э.В. Экономика предприятия: учеб. пособие / под общ. ред. Э. В. Крум, Т.В. Елецких. - М.: Выш. шк., 2012.
57. Маркарьян Э.А., Герасименко Г.П. Финансовый анализ: Учебное пособие. - Ростов н/Д.: Издательство Рост., ун-та, 2012.
58. Осмоловский, В.В. Теория анализа хозяйственной деятельности: учебник для вузов / В.В. Осмоловский [и др.]. - М.: Новое знание, 2011.
59. Суша, Г.З. Экономика предприятия: учеб. пособие / Г.З. Суша. - М.: Новое знание, 2012.
60. Цыгичко, А.Н. Новый механизм формирования эффективности. - М.: Экономика, 2011.
61. Стрелкова, Л.В. Труд и заработная плата на промышленном предприятии: / Л.В. Стрелкова, Ю.А. Макушева. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 351 с.
62. Коробкин, А.З. Экономика организации отрасли: Учебное пособие / А.З. Коробкин. - Минск: Изд-во Гревцова, 2012. - 111 с.
63. Растова, Ю.И. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие / Ю.И. Растова, С.А. Фирсова. - М.: КноРус, 2012. - 147 с.
64. Шмарловская, Г.В. Амортизационная политика: перспективы преобразований, ФУА, 2011.
65. Гродских, В.С. Экономическая теория. – СПб.: Питер, 2013. – 208 с
66. Арзуманова, Т.И., Мачабели М.Ш. Экономика организации. - М.: Дашков и Ко, 2013. - 130 с.
67. Трофимова, Л.С. Экономика отрасли (Автомобильный транспорт).- Омск: СибАДИ, 2014. - 23 с.
68. Зюзин, А.В. Экономика автотранспортного предприятия Учеб.-метод. пособие / Пермь : Изд-во Перм. нац. – исслед. политехн. ун-та, 2012. – 235с
69. Сханова, С.Э. Инвестиции на автомобильном транспорте Учебное пособие / С.Э. Сханова. - СПб.: СПбГАСУ, 2012.

70. Логинова, Н.А. Экономическая оценка инвестиций на транспорте: учебное пособие / Н. А. Логинова. - Москва: Инфра-М, 2012. – 141с.
71. Мазин, А.Л. Экономика труда: Учебное пособие / А.Л. Мазин. - М.: ЮНИТИ, 2012. - 623 с.
72. Чайников, В.В. Экономика предприятия (организации): Учебное пособие / В.В. Чайников, Д.Г. Лапин. - М.: ЮНИТИ, 2014. - 321 с.
73. Чечевицына, Л.Н., Чечевицына Е.В. Экономика предприятия. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2012. – 386с.
74. Веретенникова, И.И. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие для бакалавров / И.В. Сергеев, И.И. Веретенникова; Под ред. И.В. Сергеев. - М.: Юрайт, 2013. - 671 с.
75. Шеремет, А.Д. Комплексный экономический анализ деятельности предприятий. - М.: Экономика, 2012.
76. Волков, А.С. Оценка эффективности инвестиционных проектов: Учебное пособие / А.С. Волков, А.А. Марченко. - М.: ИЦ РИОР, ИНФРА-М, 2012. - 104 с
77. Ляпин, Н.А., Ивакина Е.Ю. и др. Оценка экономической эффективности владения грузовым коммерческим автомобилем Волгоград: ВолгГТУ, 2014. — 201 с.
78. Бычков, В.П., Проскурина И.Ю., Заложных В.М., Шибает М.А., Чинарева О.И. Экономика отрасли (автомобильный транспорт)/Воронеж: ВГЛТА, 2015. – 256 с.
79. Евсеев, С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях // Экон. науки. - 2014. - № 3. - С. 35
80. Экономика транспорта: учебник и практикум для академического бакалавриата / [Е. В. Будрина и др.]. - Москва: Юрайт, 2015. – 201 с.
81. Коршунов, В.В. Экономика организации (предприятия): Учебник для бакалавров / В.В. Коршунов. - М.: Юрайт, 2013. - 433 с.
82. Логинова, Н.А. Планирование на предприятии транспорта: учебное пособие / Н. А. Логинова. - Москва: Инфра-М, 2012. – 238 с.

